






Arrangement for supplying cooling air to a turbine casing of an aircraft gas turbine

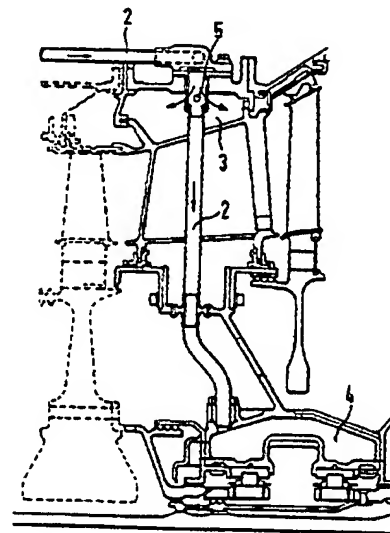
Patent number: DE4216031
Publication date: 1993-10-07
Inventor: TAYLOR MICHAEL CHARLES (GB)
Applicant: BMW ROLLS ROYCE GMBH (DE)
Classification:
- **international:** F02C7/18; F02C7/06; F01D25/12
- **european:** F01D9/06C; F01D25/12B
Application number: DE19924216031 19920515
Priority number(s): GB19920002345 19920204

Also published as:

 WO9315307 (A1)
 EP0625242 (A1)
 US5482431 (A1)
 GB2263946 (A)
 EP0625242 (B1)

Abstract of DE4216031

The area of the envelope and the area of the mounting of the housing of an airplane turbine are both supplied with cooling air by their own cooling air ducts. A first cooling air ducts opens into the area of the envelope and a second cooling air duct crosses the area of the envelope and opens into the area of the mounting. In order to ensure that the envelope area or the mounting area continue to be supplied with cooling air when one of the two ducts is broken, the cooling air duct that crosses the area of the envelope and that opens into the area of the mounting has air outlets in the area of the envelope.



Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide



DEUTSCHES
PATENTAMT

②① Aktenzeichen: P 42 16 031.6-13
②② Anmeldetag: 15. 5. 92
④③ Offenlegungstag: 7. 10. 93
④⑥ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 13. 4. 95

DE 42 16 031 C 2

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

③① Unionspriorität: ③② ③③ ③①

04.02.92 GB 9202345

⑦③ Patentinhaber:

BMW Rolls-Royce GmbH, 81440 Oberursel, DE

⑦② Erfinder:

Taylor, Michael Charles, Chellaston Derby, GB

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE-OS	34 47 717
GB	15 92 568
GB	15 04 813
US	45 42 623
US	43 69 016

⑤④ Kühlluftversorgung eines Turbinengehäuses einer Fluggasturbine

DE 42 16 031 C 2

Die Erfindung betrifft eine Anordnung zur Versorgung des Mantelraumes sowie der Lagerkammer eines Turbinengehäuses, insbesondere einer Fluggasturbine, mittels eines von der Verdichterstufe abzweigenden K hlluftsystems.

Eine Kühlluft-Versorgungsanordnung für ein Turbinengehäuse mit einer einzigen Kühlluftleitung ist in der US 4 542 623 gezeigt, eine Anordnung nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 bildet zumindest internen Stand der Technik.

Da derartige, zumindest abschnittsweise außerhalb des Turbinengehäuses verlaufende K hlluftleitungen beim Betrieb beispielsweise der Fluggasturbine beschädigt werden können, ist es Aufgabe der Erfindung, Maßnahmen aufzuzeigen, die stets eine zumindest ausreichende Kühlung des Turbinengehäuses und insbesondere des Turbinengehäuse-Mantelraumes sowie der Turbinengehäuse-Lagerkammer für die Turbinenlager sicherstellt.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist vorgesehen, daß das K hlluftsystem eine erste im Mantelraum (3) des Turbinengehäuses mündende Kühlluftleitung sowie eine zweite in der Lagerkammer für die Turbinen-Wellenlager mündende Kühlluftleitung aufweist und daß die zweite Kühlluftleitung im Mantelraum zumindest eine Luft bertritts ffnung aufweist, über welche bei einem Bruch der ersten Kühlluftleitung Luft in den Mantelraum und bei einem Bruch der zweiten Kühlluftleitung durch die erste Kühlluftleitung herangef rderte Luft aus dem Mantelraum in die Lagerkammer gelangen kann. Vorteilhafte Aus- und Weiterbildungen sind Inhalt der Unteransprüche.

Erfindungsgemäß gelangt nicht nur über die erste, im Mantelraum des Turbinengehäuses mündende Kühlluftleitung Kühlluft in den Mantelraum, sondern darüber hinaus auch über die zweite Kühlluftleitung, die vorrangig der Kühlung des Lagerraumes dient und die hierzu den Mantelraum durchquert. Erfindungsgemäß sind in dieser zweiten Kühlluftleitung im Bereich des Mantelraumes Luftübertrittsöffnungen vorgesehen, so daß ein Kühlluftaustritt in den Mantelraum möglich ist. Ist somit beispielsweise die erste, im Mantelraum selbst mündende Kühlluftleitung gebrochen, so kann immer noch über die zweite Kühlluftleitung sowie die darin vorgesehenen Luftübertrittsöffnungen Kühlluft in den Mantelraum gelangen. Ist jedoch die zweite Kühlluftleitung gebrochen und die erste Kühlluftleitung intakt, so kann aus dem Mantelraum über die Luftübertrittsöffnungen in der zweiten Kühlluftleitung Kühlluft in diese gelangen, so daß auch dann der Lagerkammer des Turbinengehäuses Kühlluft zugeführt werden kann. Dabei wirken die Luftübertrittsöffnungen, die beispielsweise als Löcher in der als Rohr ausgebildeten zweiten Kühlluftleitung gestaltet sein können, sozusagen als 3-Wege-Ventil.

Zwar ist aus der GB 1 592 568 bereits die Versorgung eines Mantelraumes sowie einer Lagerkammer mit Kühlluft über ein Löcher aufweisendes Leitungssystem bekannt, jedoch sind hierbei keine sozusagen redundanten K hlluftleitungen vorhanden.

Im Sinne einer gleichmäßigen K hlluftverteilung, aber auch aus Redundanzgründen können über dem Umfang des Turbinengehäuses verteilt dabei jeweils zwei K hlluftleitungen des erstgenannten Typs sowie zwei K hlluftleitungen des zweitgenannten Typs vorgesehen sein. Dies sowie weitere Vorteile der Erfindung

geht auch aus der beigefügten Skizze eines bevorzugten Ausführungsbeispiels hervor. Es zeigt

Fig. 1 den Teil eines Längsschnitts durch ein erfindungsgemäßes Turbinengehäuse im Bereich einer zweiten Kühlluftleitung, die intakt ist,

Fig. 2 einen Teil-Längsschnitt durch das Gehäuse im Bereich einer intakten ersten Kühlluftleitung sowie

Fig. 3 den Schnitt gemäß Fig. 1 bei gebrochener Kühlluftleitung.

Einem Mantelraum 3 sowie einem Lagerraum 4 eines Turbinengehäuses einer Fluggasturbine wird Kühlluft über eine erste Kühlluftleitung 1 sowie eine zweite Kühlluftleitung 2 zugeführt. Die beiden K hlluftleitungen 1, 2 zweigen von der vierten Verdichterstufe der zugeordneten Fluggasturbine ab (nicht gezeigt). Die beiden K hlluftleitungen 1, 2 sind als Rohre ausgebildet und verlaufen bereichsweise außerhalb des Turbinengehäuses. Die erste Kühlluftleitung 1 mündet im Mantelraum 3, die zweite Kühlluftleitung 2 mündet in der Lagerkammer 4. Erforderlich ist eine höchste Zuverlässigkeit des gezeigten Kühlsystems, da sowohl das Turbinengehäuse selbst über seinen Mantelraum 3 als auch die Turbinenlager, die in der separaten Lagerkammer 4 angeordnet sind, unter allen Umständen sicher gekühlt werden müssen.

Erzielt wird diese Sicherheit des K hlsystemes dadurch, daß die zweite Kühlluftleitung 2 im Bereich des Mantelraumes 3 zumindest eine, bevorzugt jedoch mehrere Luftübertrittsöffnungen 5 aufweist. In äußerst einfacher Ausgestaltung sind diese Luftübertrittsöffnungen 5 als Löcher in der Rohrwand ausgebildet.

Die Fig. 1 und 2 zeigen die Verhältnisse im Normalbetrieb bei K hlluftf rderung.  ber die zweite Kühlluftleitung 2 gelangt Kühlluft in die Lagerkammer 4, ein geringfügiger Kühlluftstrom gelangt dabei auch durch die Luftübertrittsöffnungen 5 in den Mantelraum 3. Seine intensive Kühlung erfährt der Mantelraum 3 aber insbesondere durch den Kühlluftstrom, der über die erste Kühlluftleitung 1 zugeführt wird.

Ist hingegen die zweite Kühlluftleitung außerhalb des Turbinengehäuses gebrochen, wie dies in Fig. 3 bei der Bezugsziffer 6 dargestellt ist, so gelangt zwar weiterhin Kühlluft über die erste Kühlluftleitung 1 in den Mantelraum 3, eine direkte Versorgung der Lagerkammer 4 mit Kühlluft über die zweite Kühlluftleitung 2 ist dann jedoch nicht mehr gewährleistet. Als Abhilfe tritt nun Kühlluft aus dem Mantelraum 3 über die Luftübertrittsöffnungen 5 in die zweite Kühlluftleitung 2, so daß auch bei Bruch der zweiten Kühlluftleitung 2 außerhalb des Turbinengehäuses weiterhin Kühlluft in die Lagerkammer 4 gelangen kann. Dieser K hlluft bertritt über die Luftübertrittsöffnungen 5 ist durch Pfeile dargestellt. Obwohl nicht gezeigt, funktioniert dieses redundante System auch für die F lle, in denen die erste Kühlluftleitung 1 außerhalb des Turbinengehäuses gebrochen ist. Dann erfolgt die Kühlluftzufuhr zum Mantelraum 3 lediglich über die zweite Kühlluftleitung 2, wobei der benötigte Mindest-Kühlluftstrom ebenfalls wieder über die Luftübertrittsöffnungen 5 aus der zweiten Kühlluftleitung 2 in den Mantelraum 3 gelangen kann.

Selbstverständlich können die beiden K hlluftleitungen 1, 2 jeweils mehrfach vorhanden sein. In einer bevorzugten Ausführungsform sind beispielsweise jeweils zwei erste K hlluftleitungen 1 sowie zwei zweite K hlluftleitungen 2 vorhanden, wobei diese K hlluftleitungen jeweils einander gegenüberliegend über dem Umfang des Turbinengehäuses verteilt sind.

Patentansprüche

1. Anordnung zur Versorgung des Mantelraumes (3) sowie der Lagerkammer (4) eines Turbinengehäuses, insbesondere einer Fluggasturbine, mittels eines von der Verdichterstufe abzweigenden Kühlsystems, dadurch gekennzeichnet, daß das Kühlsystem eine erste im Mantelraum (3) des Turbinengehäuses mündende Kühlluftleitung (1) sowie eine zweite in der Lagerkammer (4) für die Turbinen-Wellenlager mündende Kühlluftleitung (2) aufweist, und daß die zweite Kühlluftleitung (2) im Mantelraum (3) zumindest eine Luftübertrittsöffnung (5) aufweist, über welche bei einem Bruch der ersten Kühlluftleitung (1) Luft in den Mantelraum (3) und bei einem Bruch der zweiten Kühlluftleitung (2) durch die Kühlluftleitung (1) herangeförderte Luft aus dem Mantelraum (3) in die Lagerkammer (4) gelangen kann.
2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zweite, den Mantelraum (3) durchdringende Kühlluftleitung (2) im wesentlichen als durchgehendes Rohr ausgebildet ist, dessen Rohrwand im Bereich des Mantelraumes (3) mehrere als Luftübertrittsöffnungen (5) fungierende Löcher aufweist.
3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, gekennzeichnet durch insgesamt vier über dem Umfang des Turbinengehäuses verteilt angeordnete Kühlluftleitungen (1, 2), von denen zwei (1) einander im wesentlichen gegenüberliegend im Mantelraum enden und zwei weitere (2), einander ebenfalls im wesentlichen gegenüberliegend in der Lagerkammer münden und im Bereich des Mantelraumes mit Luftübertrittsöffnungen (5) versehen sind.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

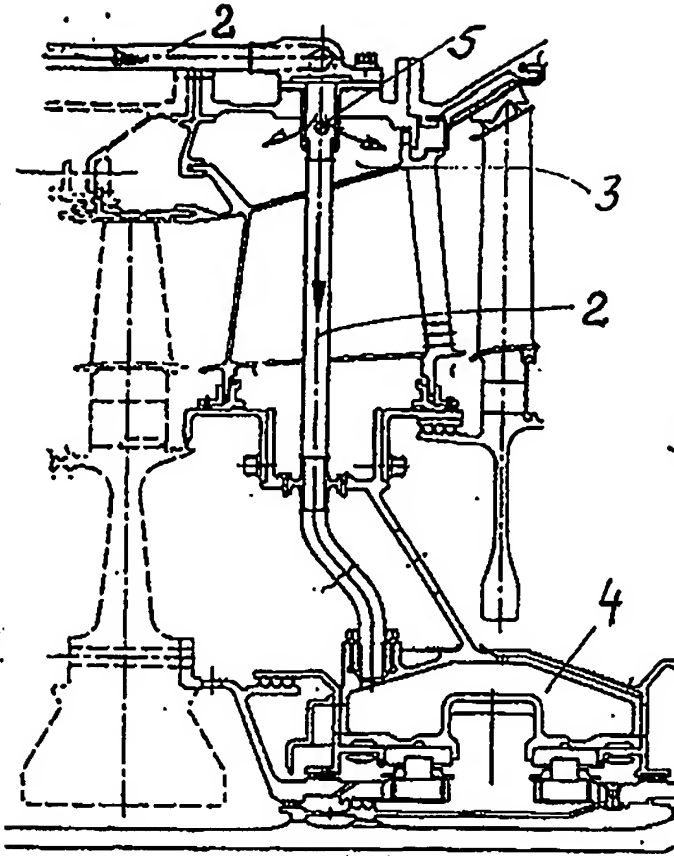


Fig. 1

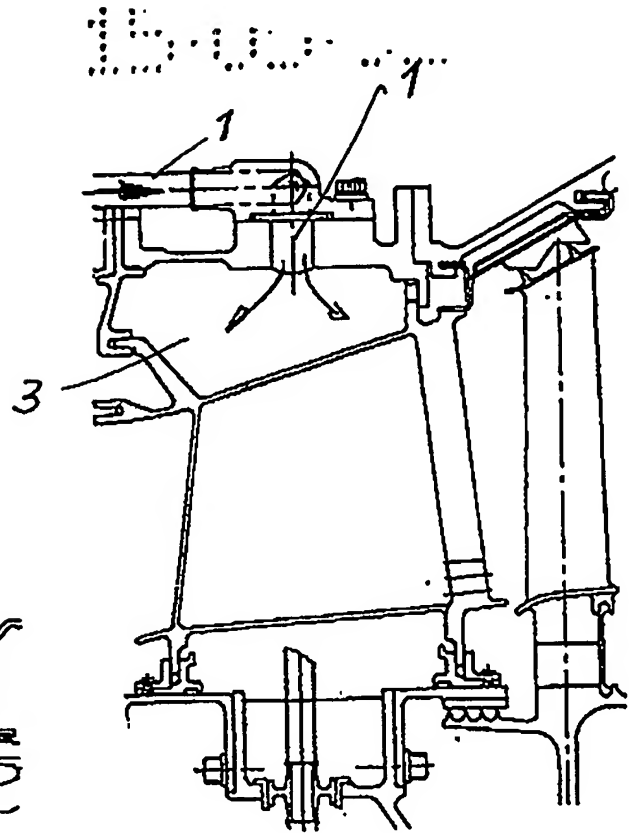


Fig. 2

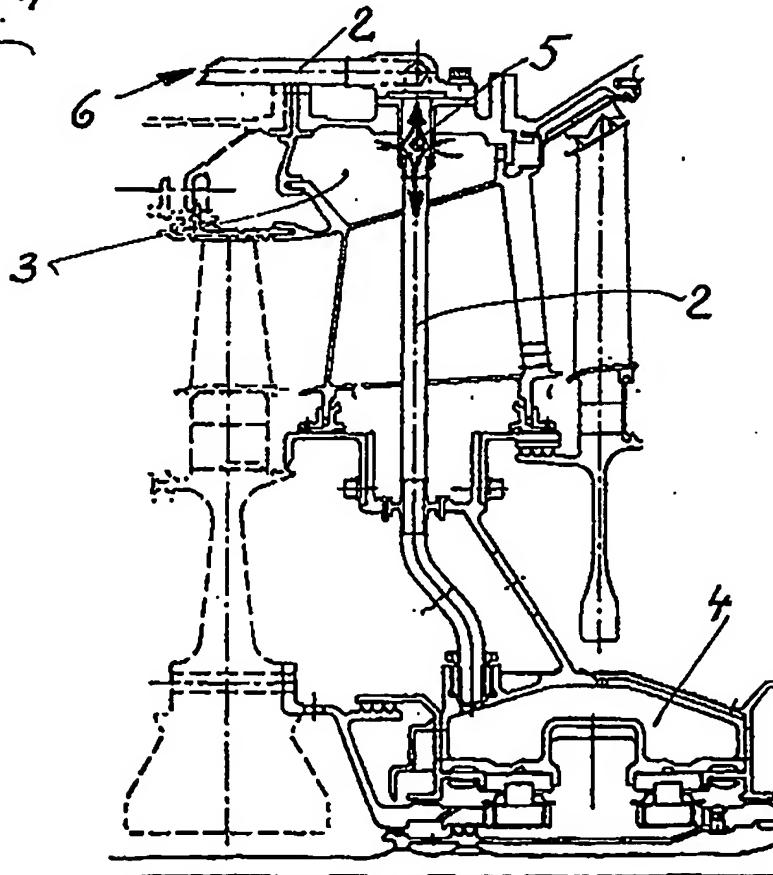


Fig. 3